

Relevé et évolution des accidents corporels

en Seine-et-Marne

Direction Départementale des Territoires de Seine-et-Marne



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



	Pages
Eléments de contexte	2
Comparatif régional de l'accidentalité	3
Bilan et évolution de l'accidentalité 2010-2011	4
Évolution de l'accidentalité en Seine-et-Marne sur 20 ans	5 à 7
La politique de contrôle dans l'évolution de l'accidentalité	8 - 9
Les victimes	10
Répartition par âge	10
Répartition par type d'utilisateur	11
Évolution par catégories d'utilisateurs	12
Pyramides des âges	13
Les accidents corporels	14
Répartition dans le temps	14
Répartition suivant les conditions de circulation	15
Répartition des victimes par réseau	16 - 17
Répartition des victimes par cause	18
Répartition des personnes tuées par cause	19
Répartition des accidents en et hors agglomération	20
Les accidents corporels en agglomération	21
Répartition par taille de communes	21
Principales caractéristiques de l'accidentalité 2011 en agglomération	22
Répartition géographique par commune des accidents mortels	23
Les accidents corporels sur l'ensemble du département	24
Principales caractéristiques de l'accidentalité 2011	24
Répartition géographique des accidents mortels en 2011	25
Le lexique	26
Les campagnes de la Sécurité Routière 2011	27



La géographie

La Seine-et-Marne présente une superficie importante (5915 km²), soit 49% de la superficie de la région Ile-de-France. Elle se classe au 1^{er} rang des départements franciliens et au 49^{ème} rang des départements métropolitains.

L'occupation du sol se décompose notamment de :

- zones agglomérées (9%)
- forêts (27%)
- cultures (60%)

Le découpage administratif compte 514 communes à majorité rurales (34% comptent moins de 500 habitants et 61% moins de 1 000 habitants).

La population

La Seine-et-Marne comptait 1 313 414 habitants en 2009 (source INSEE), soit une densité de 219 hab/km², inégalement répartie entre le tiers Ouest fortement aggloméré et les deux tiers Est à dominante rurale. Sa population représente 11% de la population francilienne et 2% de la population nationale (référence utilisée pour la comparaison statistique par rapport au niveau national). La croissance de la population seine-et-marnaise est la plus forte d'Ile-de-France (+8,5% entre 1999 et 2009) ; elle s'effectue notamment au sein des deux villes nouvelles de Marne-la-Vallée et Sénart.

L'économie

La Seine-et-Marne comptait 589 100 emplois en 2008, dont 12% pour l'industrie, 80% pour les

commerces et services, 2% pour l'agriculture et 6% pour la construction. Son développement économique s'effectue principalement au travers des deux villes nouvelles et au nord-est du pôle de Roissy-en-France, autour de l'aéroport.

On note depuis quelques années un fort développement de l'activité logistique du fait des espaces libres qu'offre le département en périphérie de l'agglomération parisienne.

L'activité touristique est particulièrement développée et représente 1/3 de l'activité de la région avec notamment deux attractions principales : Disneyland et Fontainebleau (forêt et château).

Les déplacements

Compte tenu de l'étendue du bassin d'emploi francilien, les déplacements domicile-travail sont importants. Malgré une bonne desserte ferrée (RER A, D et E) et des réseaux de transports urbains et inter-urbains en développement (12 lignes de Seine-et-Marne express), un grand nombre de ces déplacements s'effectue par la route.

Le réseau routier

Il constitue le réseau routier le plus important d'Ile-de-France :

- 214 km d'autoroutes (principalement A4, A5 et A6)
- 195 km de routes nationales (principalement Francilienne et RN4) dont 100 km à chaussées séparées.
- 4 349 km de routes départementales
- 6 700 km de voies communales
- 9 400 km de chemins ruraux
- 1 055 km de réseau grande circulation (RGC)

La circulation

Ce réseau supporte un trafic important qu'il soit local ou de transit (échanges Paris-province).

Les débits journaliers observés en 2007 sont en moyenne de :

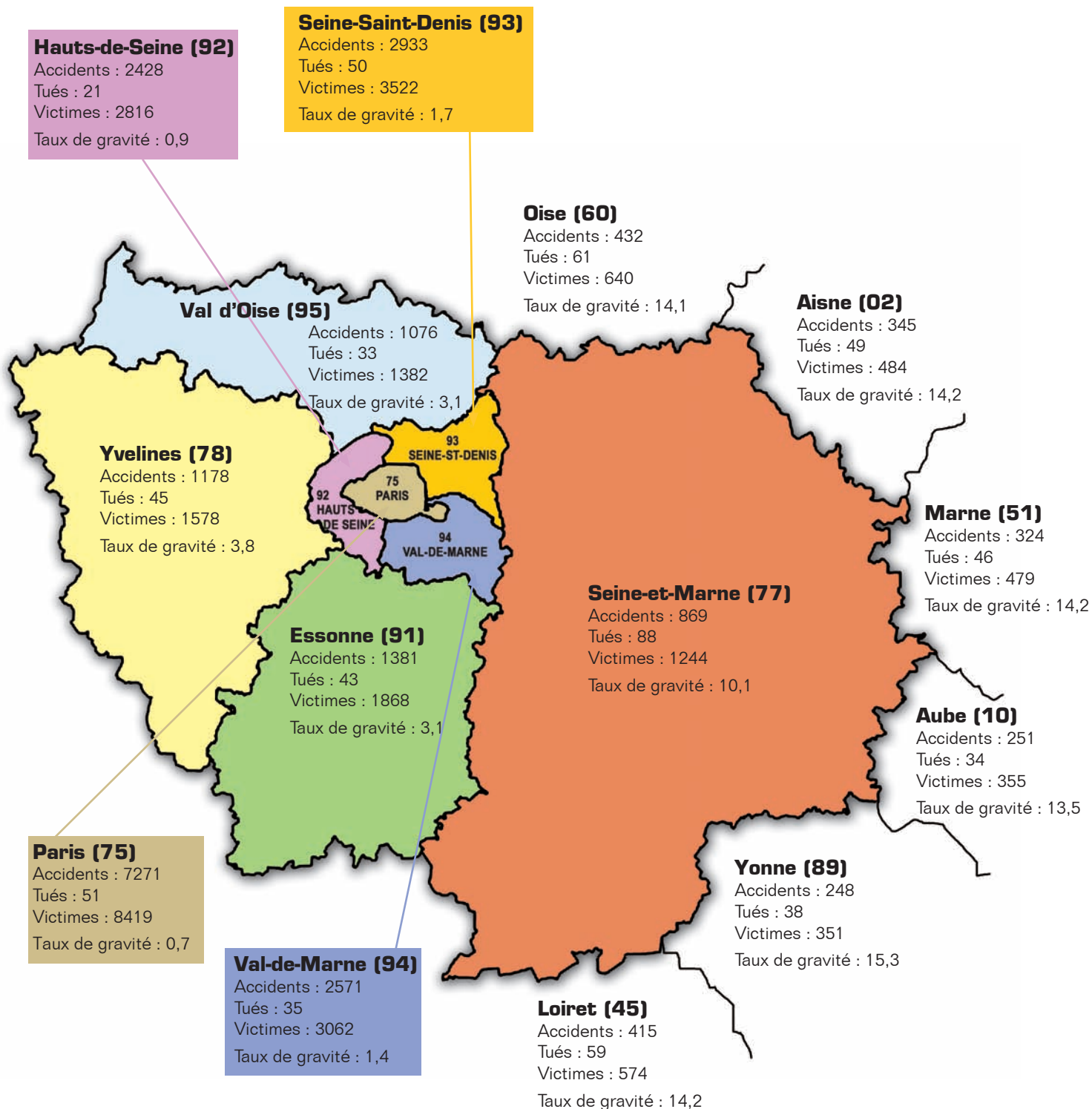
- 50 000 véhicules/jour pour les autoroutes
- 48 000 véhicules par jour pour les routes nationales
- 8 000 véhicules/jour pour les 2 660 km de routes départementales comptées.

Les plus forts débits observés, supérieurs à 10 000 véhicules/jours, concernent le tronçon commun A4-Francilienne et la Francilienne entre la RN4 et la RD934.

Les déplacements motorisés intra-départementaux sont évalués à 85% de l'ensemble des déplacements, pourcentage en augmentation de 20% en 10 ans.

Le développement des plates-formes logistiques induit une augmentation du trafic poids lourds.

Comparatif régional de l'accidentalité

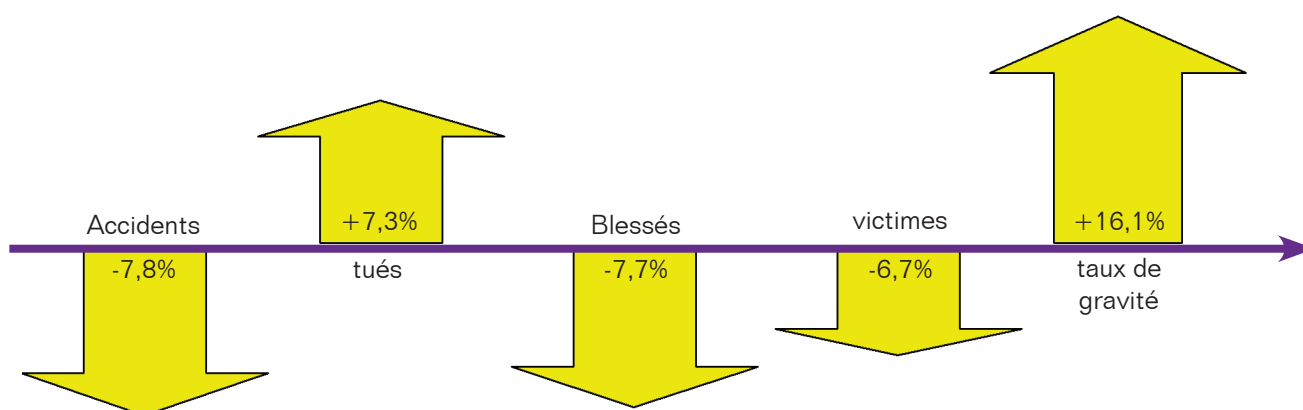


Grande couronne	Petite couronne	Région Ile-de-France
Accidents : 4504	Accidents : 15203	Accidents : 19707
Tués : 209	Tués : 157	Tués : 366
Victimes : 6072	Victimes : 17819	Victimes : 23891
Taux de gravité : 4,6	Taux de gravité : 1	Taux de gravité : 1,9



Bilan de l'année 2011

Accidents corporels	869	
Personnes tuées	88	
Personnes blessées	1156	543 Blessés hospitalisés (BH) 613 Blessés non hospitalisés (BNH)
Soit victimes	1244	
Taux de gravité	10,1	



	Seine-et-Marne	Ile-de-France	France métropolitaine
Année 2010	Accidents : 943 Personnes tuées : 82 Taux de gravité : 8,7	Accidents : 19 753 Personnes tuées : 356 Taux de gravité : 1,8	Accidents : 67 288 Personnes tuées : 3 992 Taux de gravité : 5,9
Année 2011	Accidents : 869 Personnes tuées : 88 Taux de gravité : 10,1	Accidents : 19 707 Personnes tuées : 366 Taux de gravité : 1,9	Accidents : 65 024 Personnes tuées : 3 963 Taux de gravité : 6,1
Evolution % 2011/2010	Accidents : -7,8% Personnes tuées : +7,3% Taux de gravité : +16,1%	Accidents : -0,2% Personnes tuées : +2,8% Taux de gravité : +5,6%	Accidents : -3,4% Personnes tuées : -0,7% Taux de gravité : +3,4%

En 2011, la hausse des personnes tuées est plus forte en Seine-et-Marne (7,3%) qu'au niveau régional ; Le niveau national enregistre une baisse de 0,7%.
L'indice de gravité est en hausse, malgré le nombre de blessés et d'accidents corporels en baisse.
Les chiffres s'apparentent à ceux des départements limitrophes non franciliens pour la partie Est du département et à ceux des départements de la grande couronne pour la partie Ouest plus urbanisée.

Évolution de l'accidentalité en Seine-et-Marne sur 20 ans

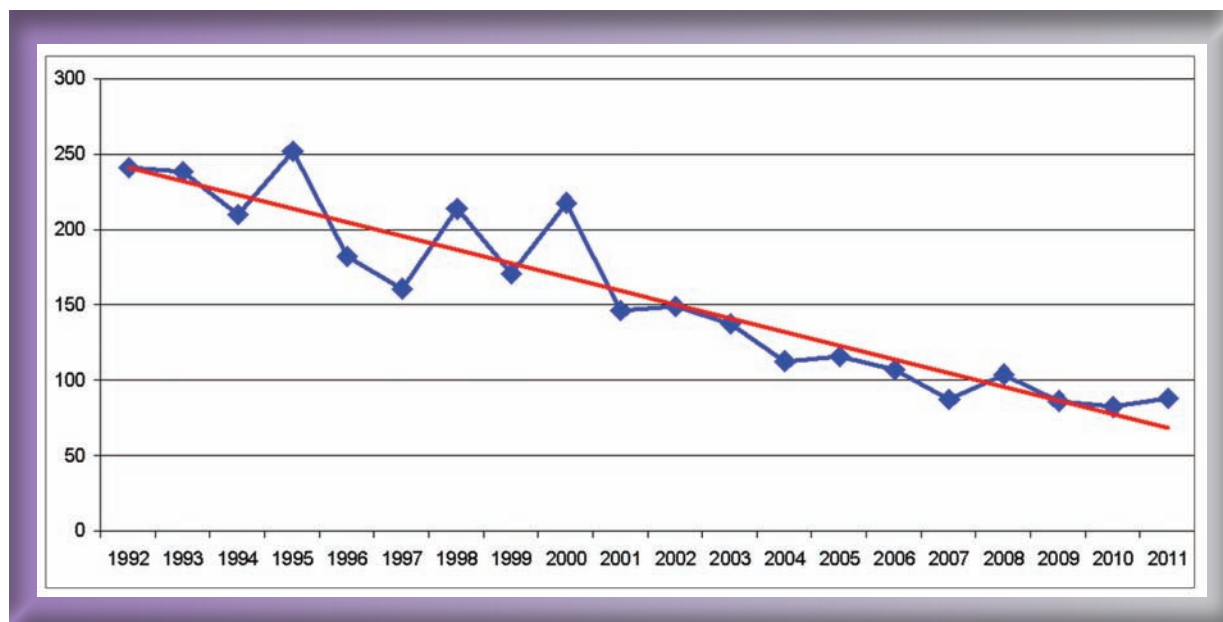


	Accidents	Personnes tuées	Victimes
1992	2940	241	4647
1993	2677	238	4140
1994	2407	210	3761
1995	2532	252	3922
1996	2357	182	3681
1997	2449	161	3643
1998	2397	214	3671
1999	2277	171	3447
2000	2086	218	3224
2001	1973	146	3007
2002	1567	149	2362
2003	1338	137	1893
2004	1306	113	1915
2005	1380	116	2114
2006	1143	107	1715
2007	1203	87	1624
2008	1042	104	1543
2009	929	86	1294
2010	943	82	1334
2011	869	88	1244

Les grandes dates de la sécurité routière...

- 1992** : Permis à point
- 1992** : Dispositif de retenue pour les enfants
- 1995** : Le taux d'alcoolémie passe de 0,8 gl à 0,5gl.
- 2002** : La sécurité routière devient « grande cause nationale ». Pour les jeunes de 16 ans, création du Brevet de Sécurité Routière et Attestation Scolaire de Sécurité Routière obligatoire pour l'inscription au Permis B
- 2003** : Mise en place du Contrôle Sanction Automatisé
- 2004** : Immatriculation des cyclomoteurs (49,9 cm³)
- 2006** : Une ceinture de sécurité par passager
- 2007** : Décret imposant aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs l'obligation d'allumage de jour des feux
- 2008** : Gilet rétro-réfléchissant + triangle dans les véhicules; port du gilet pour les cyclistes
- 2009** : Réforme de la procédure d'évaluation du permis de conduire
Installation des premiers radars sur feux
- 2010** : La politique de sécurité et d'éducation routières est confiée au ministère de l'Intérieur.
Premiers radars pédagogiques mis en place.

... et leur impact sur l'évolution du nombre de personnes tuées en Seine-et-Marne



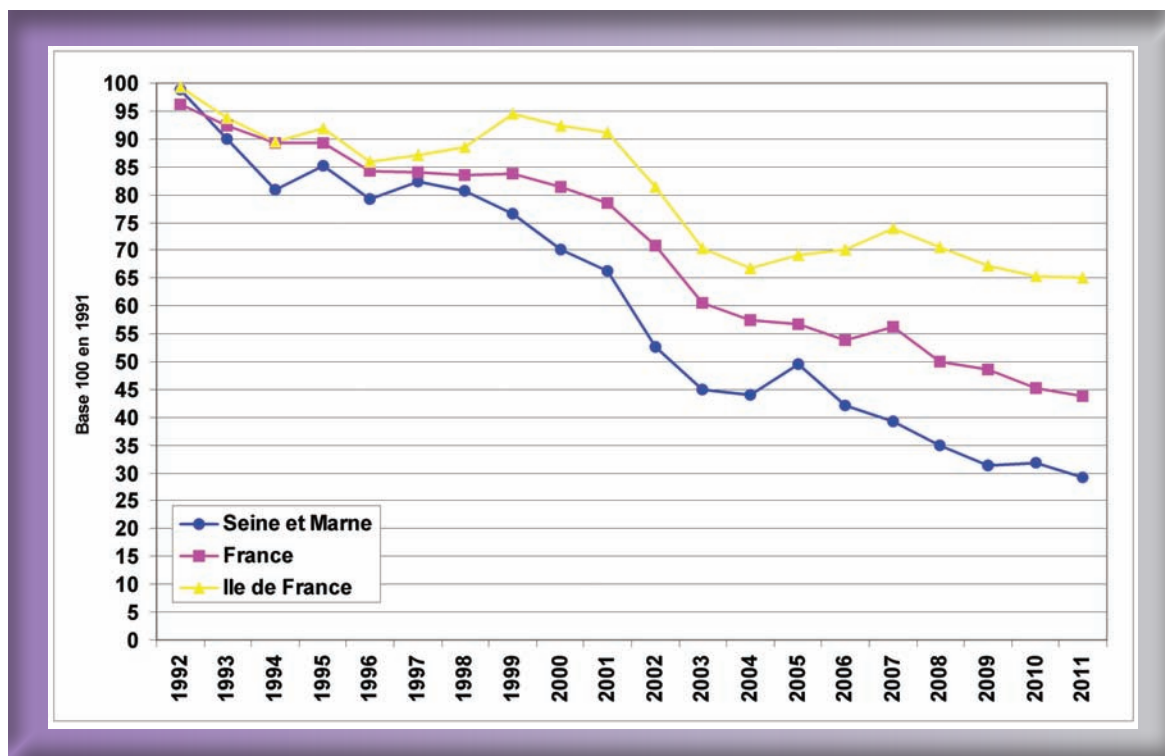
En Seine-et-Marne, le nombre de personnes tuées a baissé de 63% en 20 ans et de 41% sur les 10 dernières années.

La mise en service des contrôles automatisés des vitesses : 24 radars fixes et 20 radars embarqués (fin 2011), est à mettre en regard de l'inflexion à la baisse plus marquée sur la courbe au cours des dernières années.

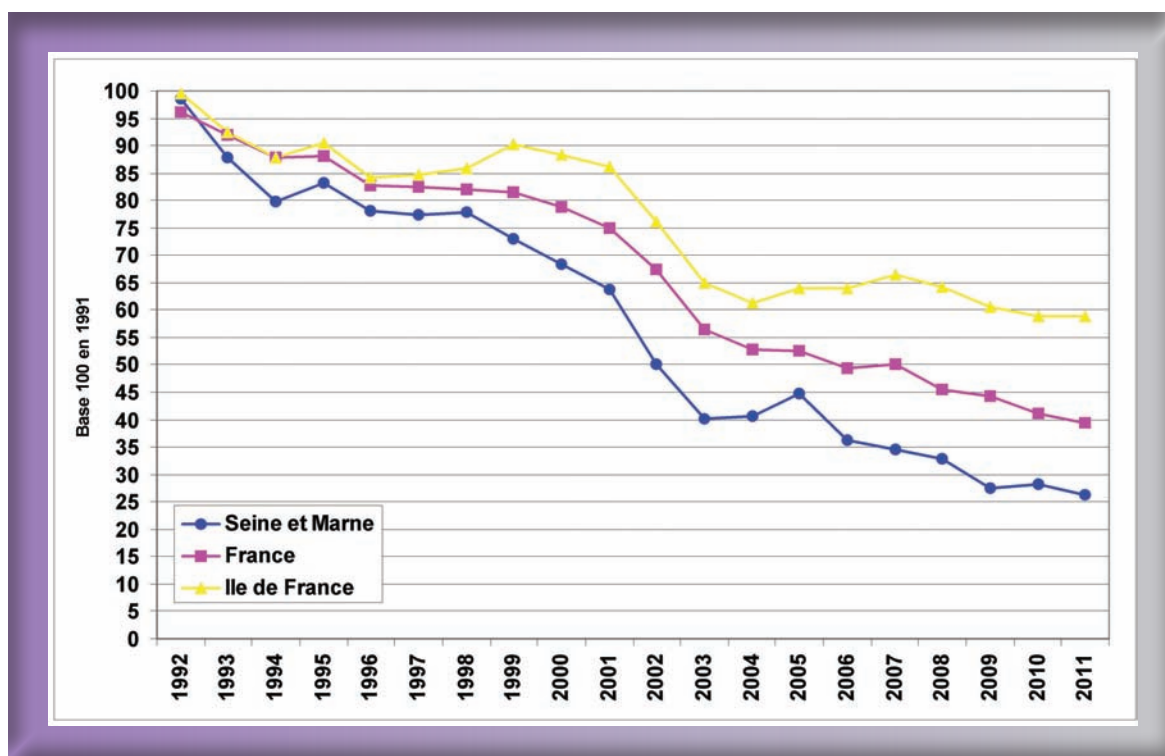
Évolution de l'accidentalité en Seine-et-Marne sur 20 ans



Evolution des accidents corporels



Evolution des victimes d'accident





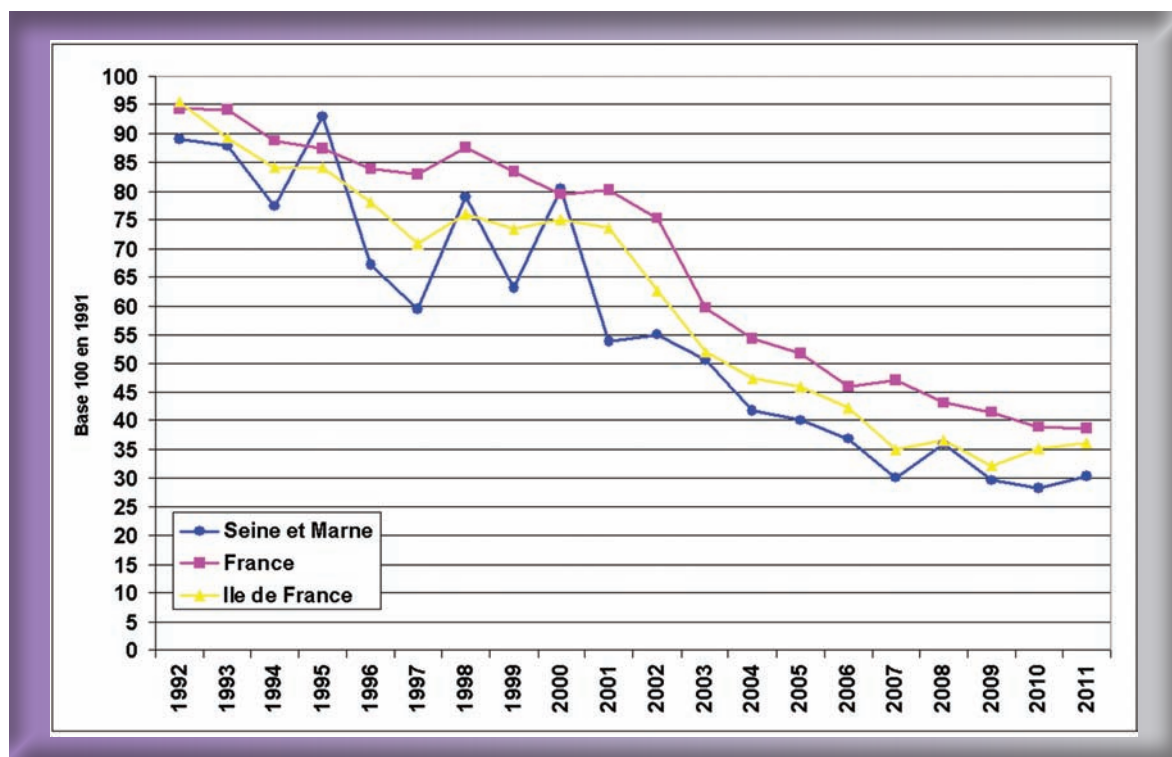
Evolution des accidents corporels et des victimes

Les courbes des accidents corporels et des victimes présentent des évolutions semblables compte tenu que le rapport victimes/accidents corporels a varié dans une fourchette faible quasi constante (entre 1,4 et 1,6).

De 1992 à 2004, on observe une baisse générale des accidents corporels et des victimes, plus marquée en Seine-et-Marne à partir de 1998. Après l'inflexion à la hausse des années 2003-2005, la Seine-et-Marne poursuit sa décroissance.

Sur 20 ans, la baisse des accidents corporels en Seine-et-Marne est de 70% et celle des victimes de 73%.

Evolution des personnes tuées



Evolution des personnes tuées

En Seine-et-Marne, le nombre de personnes tuées est passé, pour la quatrième fois depuis que les statistiques existent, sous la barre des 100 et cela, malgré une hausse du nombre de personnes tuées en 2011. Cela correspond à une division par 3 en 20 ans (-63%).

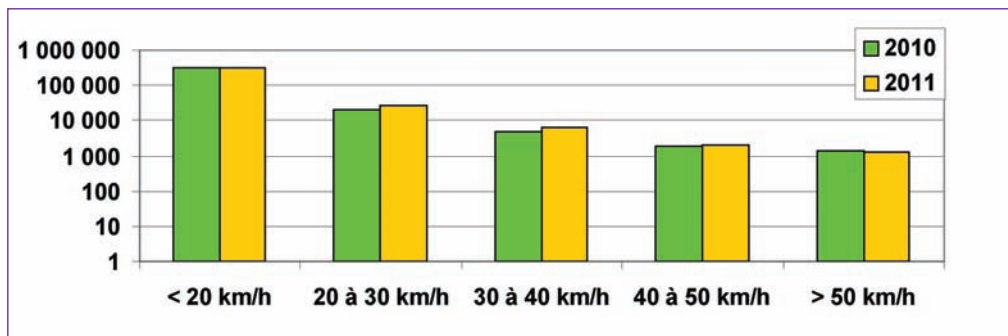
Cette évolution est semblable à celles constatées aux niveaux national et régional sur la même période.



Répartition suivant les équipements de contrôle sanction automatisé (CSA)

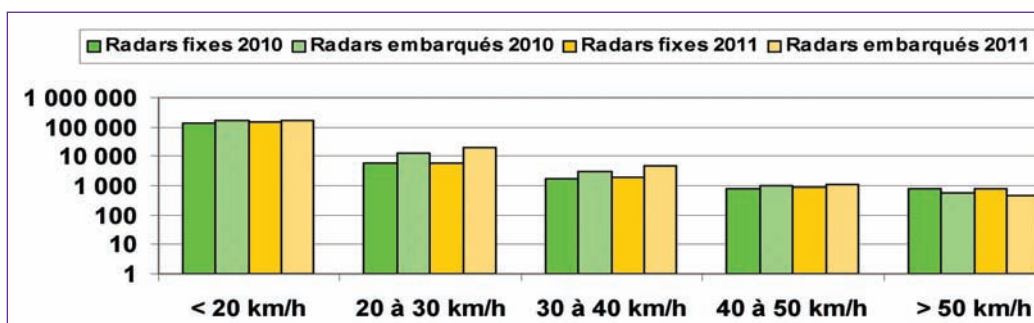
Statistiques globales des 24 radars fixes et 20 radars embarqués

Nombre d'infractions	<20 km/h		20 à 30 km/h		30 à 40 km/h		40 à 50 km/h		> 50 km/h		total
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	
2010	312 756	91,9%	19 490	5,8%	4 847	1,4%	1 788	0,5%	1 337	0,4%	340 218
2011	312 972	89,6%	26 313	7,5%	6 543	1,9%	1 998	0,6%	1 276	0,4%	349 102
Evolution 2010/2011	0,1%		35,0%		35%		11,7%		-4,6%		2,6%



	<20 km/h		20 à 30 km/h		30 à 40 km/h		40 à 50 km/h		> 50 km/h		total
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	
Radars fixes 2010	139 426	93,7%	5 966	4,0%	1 755	1,2%	805	0,6%	787	0,5%	148 739
Radars fixes 2011	153 198	94,1%	6 054	3,7%	1 878	1,2%	852	0,5%	814	0,5%	162 796
Evolution 2010/2011	9,9%		1,5%		7,0%		5,8%		3,4%		9,5%

	<20 km/h		20 à 30 km/h		30 à 40 km/h		40 à 50 km/h		> 50 km/h		total
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	
Radars embarqués 2010	173 330	90,5%	13 524	7,1%	3 092	1,6%	983	0,5%	550	0,3%	191 479
Radars embarqués 2011	159 774	85,8%	20 259	10,9%	4 665	2,5%	1 146	0,6%	462	0,2%	186 306
Evolution 2010/2011	-7,8%		49,8%		50,9%		16,6%		-16,0%		-2,7%

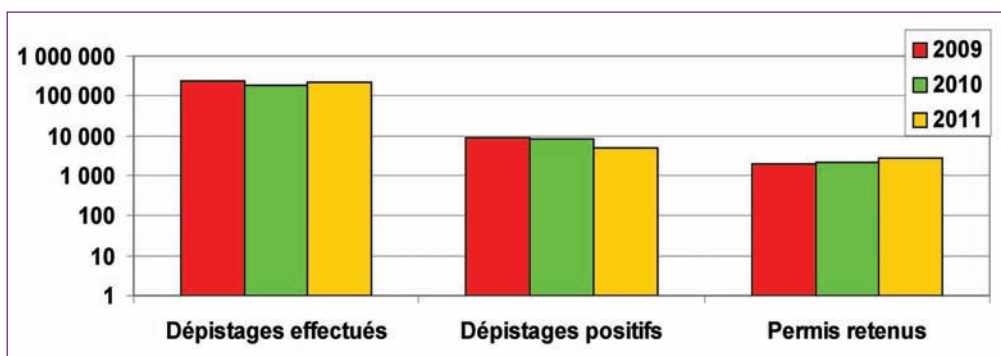


Globalement, on constate une augmentation du nombre d'excès de vitesse compris entre 20 et 40 km/h. Le nombre d'infractions constatées par les radars fixes a augmenté de 9,5%, principalement sur les petits excès de vitesse (< 20 km/h). Les radars embarqués enregistrent moins d'infractions qu'en 2010 (-2,7 %); néanmoins, le nombre d'infractions entre 20 et 40 km/h est en forte hausse

Bilan des forces de l'ordre

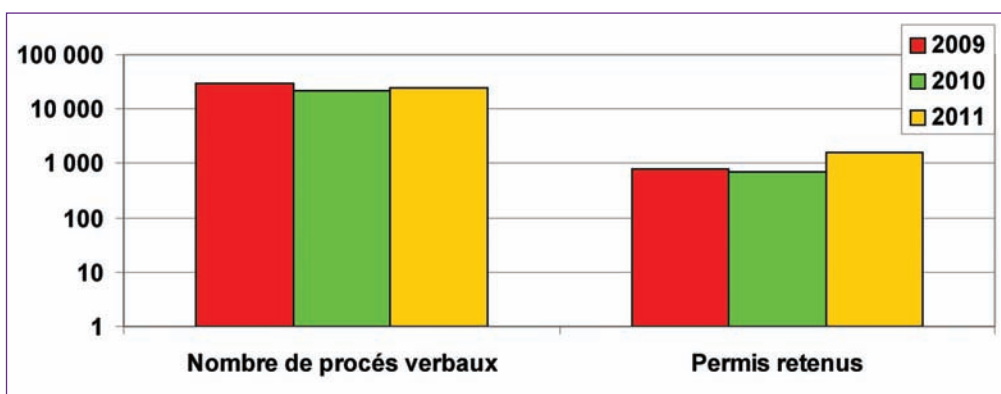
Dépistage alcoolémie au volant

	Dépistages effectués	Dépistages positifs	Permis retenus
2009	236 230	9 199	1 926
2010	186 909	8 115	2 083
2011	219 827	5 166	2 736
Evolution 2010/2011	17,6%	-36,3%	31,3%



Infractions à la vitesse

	Nombre de procès-verbaux	Permis retenus
2009	29 837	778
2010	22 153	693
2011	24 691	1 587
Evolution 2010/2011	11,5%	129,0%

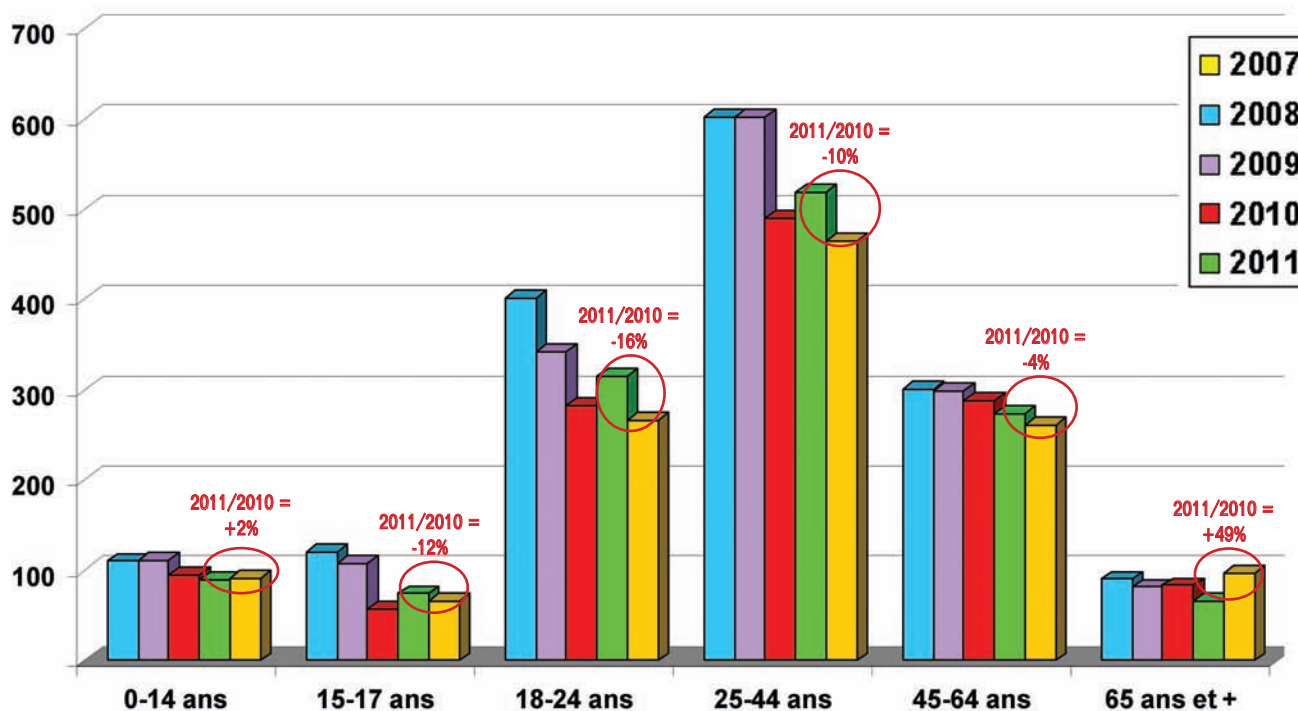


Le nombre de dépistages positifs à l'alcool est en baisse; il représente 2,4% des dépistages effectués alors qu'il s'élevait à 4,3% en 2010. Néanmoins, le nombre de rétention de permis a augmenté, il concerne 53% des délits constatés contre 25,7% en 2010.

On remarque également une hausse des rétentions de permis suite à une vitesse excessive; le nombre est en augmentation de 129%.

Répartition par âge

Évolution des victimes par classe d'âge sur 5 ans



La tranche des 65 ans et + est en forte hausse (+ 49%) ; son pourcentage était le plus bas en 2010 (-22%). La plus forte diminution concerne la tranche des 18-24 ans (-16 %).

Évolution sur 5 ans

Classe d'âge	2007	2008	2009	2010	2011	Evolution 2007/2011
0-14 ans	110	111	94	89	91	-17,3%
15-17 ans	120	108	56	74	65	-45,8%
18-24 ans	402	342	283	315	266	-33,8%
25-44 ans	601	602	490	518	464	-22,8%
45-64 ans	301	299	288	273	261	-13,3%
65 ans et +	90	81	83	65	97	+7,8%
non renseigné	0	0	0	0	0	-100%
Total	1 624	1 543	1 294	1 334	1 244	-23,4%

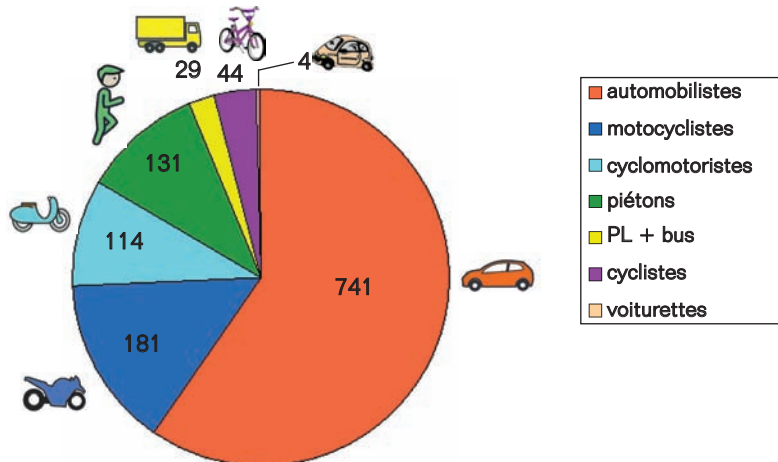
Sur une période de 5 ans, on observe une diminution de 23,4% du nombre de victimes, toutes tranches d'âges confondues

Les victimes

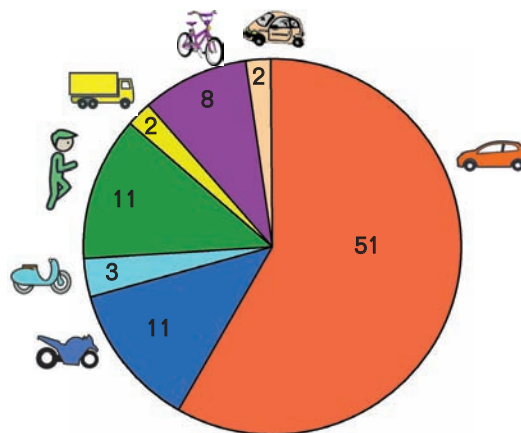


Répartition par type d'usager

Catégorie d'utilisateurs - chiffres 2011



Nombre de victimes



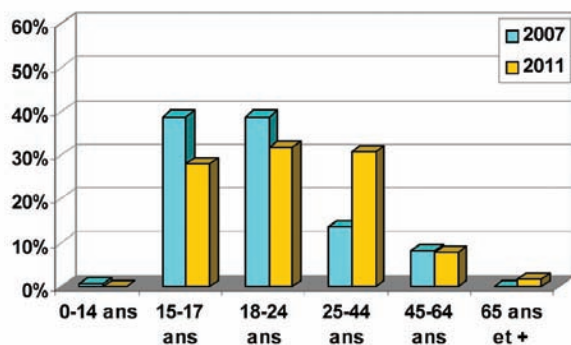
Nombre de personnes tuées

Comme les années précédentes, les automobilistes, les plus nombreux sur la route, constituent une catégorie d'utilisateurs sur-accidentée. Ils représentent 58% des personnes tuées et 60% des victimes. Le nombre de personnes tuées chez les deux-roues motorisés est en forte baisse par rapport à 2010 (-48%).

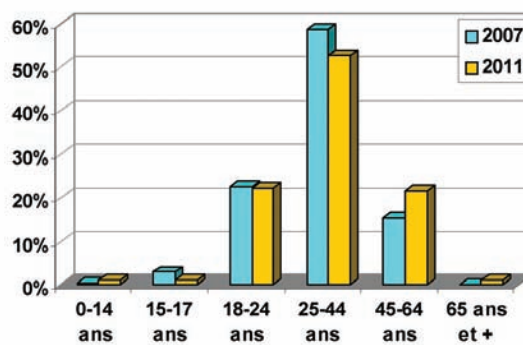
La part de l'accidentalité sur 5 ans de ce moyen de transport est à peu près constante. On assiste à une augmentation du nombre de cyclistes et piétons tués.

	Personnes tuées		Victimes	
	nombre	%	nombre	%
automobilistes	51	58%	741	60%
motocyclistes	11	13%	181	15%
cyclomotoristes	3	3%	114	9%
piétons	11	13%	131	11%
PL + bus	2	2%	29	2%
cyclistes	8	9%	44	4%
voitures	2	2%	4	0%
Total	88	100%	1 244	100%

Victimes cyclomoteur



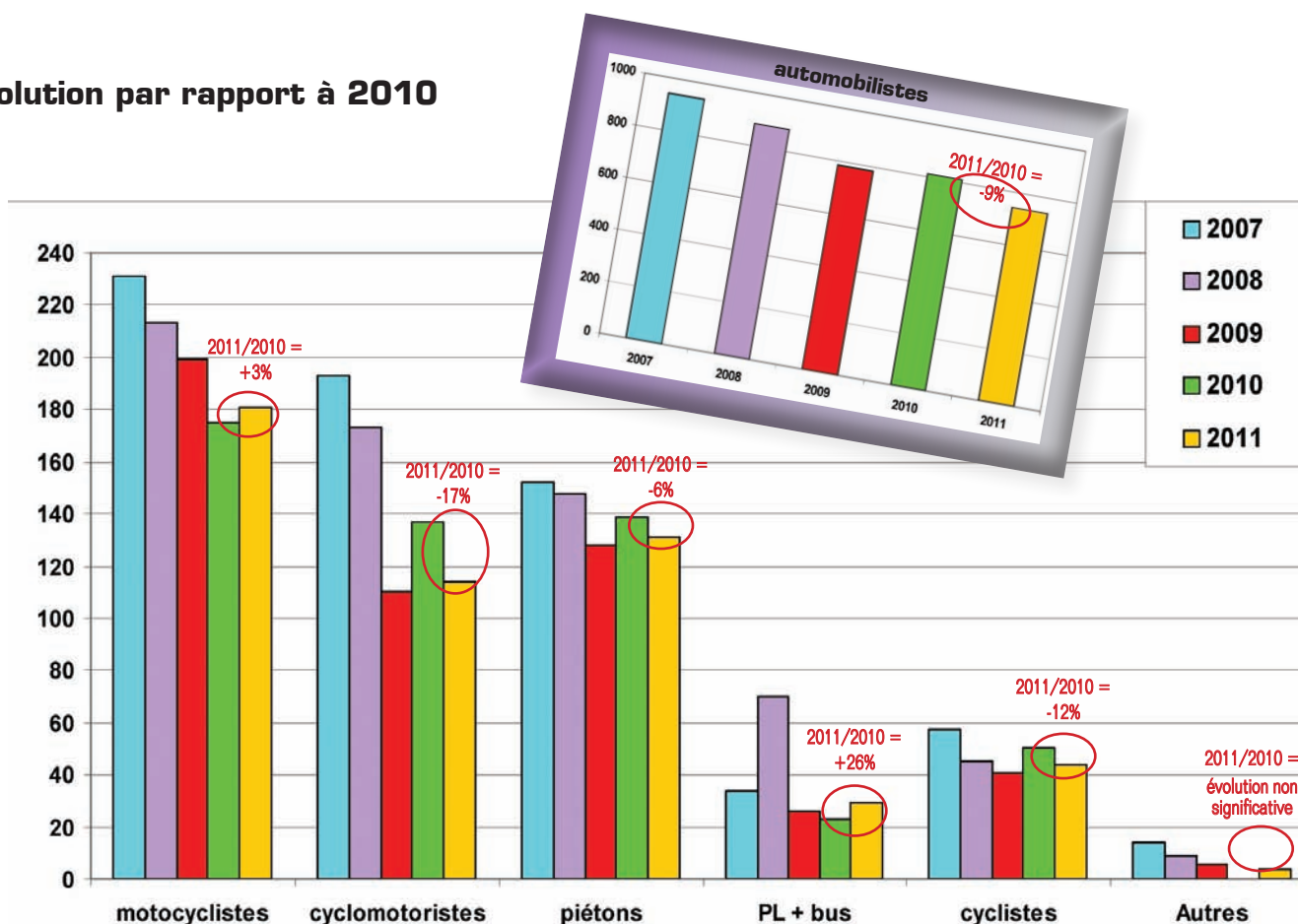
Victimes moto



Sur 5 ans, on observe une nette hausse du pourcentage de victimes de la tranche des 25-44 ans sur les cyclomoteurs.

Évolution par catégorie d'usagers

Évolution par rapport à 2010



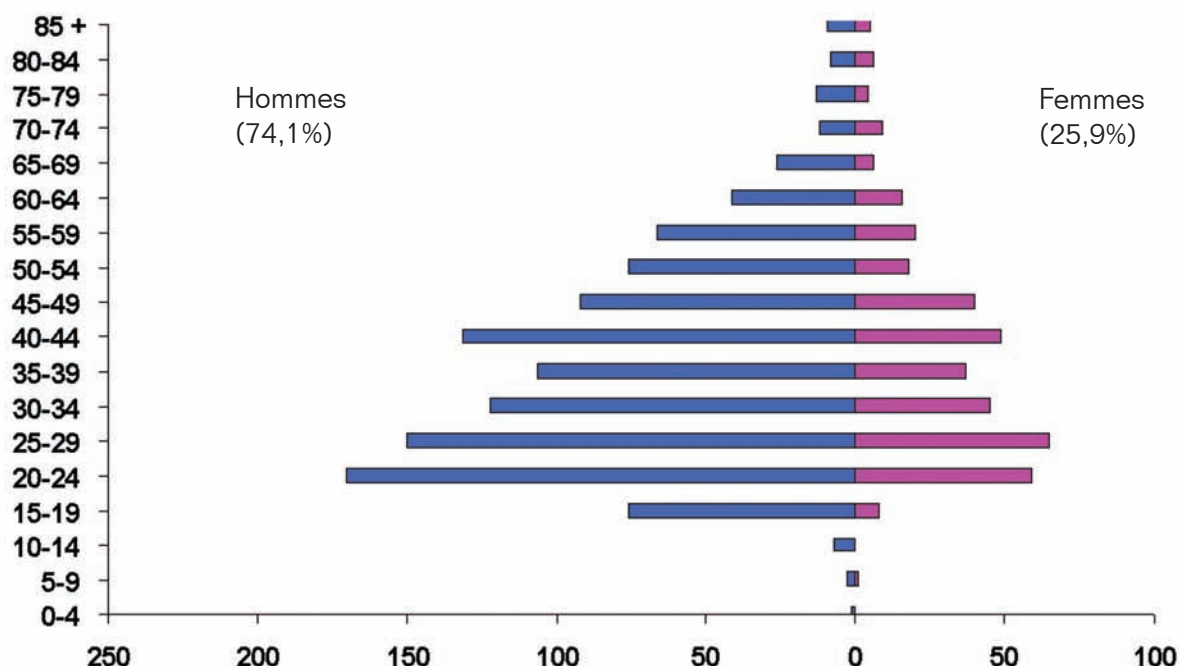
Le nombre de victimes est en baisse par rapport à 2010 pour la grande majorité des catégories d'usagers, plus particulièrement pour les cyclomotoristes avec -17 %.

Evolution sur 5 ans

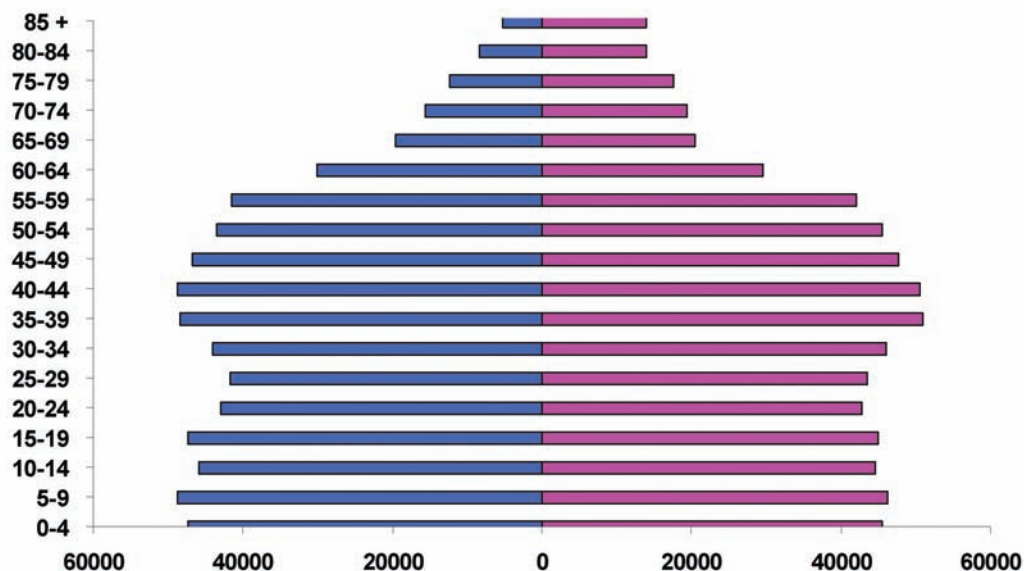
	2007	2008	2009	2010	2011	Evolution 2007/2011
automobilistes	943	885	784	810	741	-21,0%
motocyclistes	231	213	199	175	181	-21,6%
cyclomotoristes	193	173	110	137	114	-40,9%
piétons	152	148	128	139	131	-13,8%
PL + bus	34	70	26	23	29	-14,7%
cyclistes	57	45	41	50	44	-22,8%
autres	14	9	6	0	4	-71,4%
Total	1 624	1 543	1 294	1 334	1 244	-23,4%

Sur 5 ans, les nombres de victimes automobilistes et motocyclistes sont en baisse de près de 22%.

Pyramide des âges des conducteurs impliqués dans un accident corporel



Pyramide des âges de la population du département (source INSEE RGP2008)



La comparaison des pyramides montre que les hommes sont nettement plus impliqués que les femmes. La tranche d'âge 20-24 ans est sur-représentée avec une implication de 15,3%, nettement supérieure à sa représentation dans la population en Seine-et-Marne (6,6%).

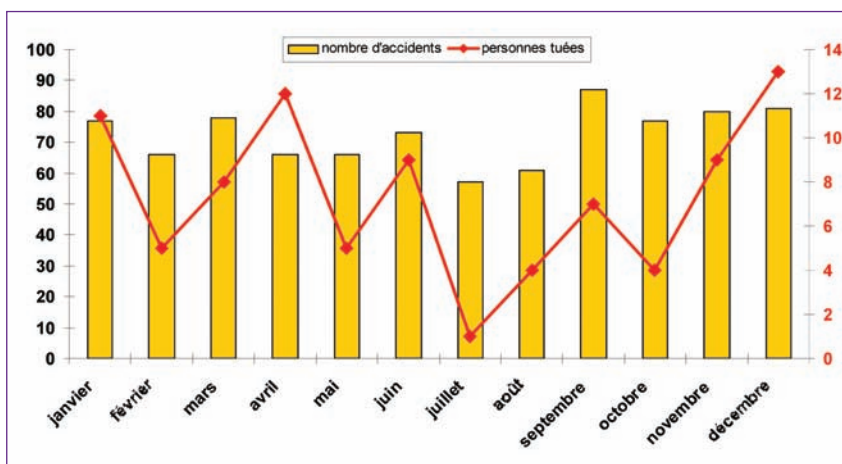
En 2011, au moins 1 conducteur de -2 ans de permis était impliqué dans 30% des accidents corporels (10% pour les conducteurs de deux-roues motorisés) et dans 1 accident mortel sur 5 (1 sur 25 pour les deux-roues motorisés).

Les accidents corporels

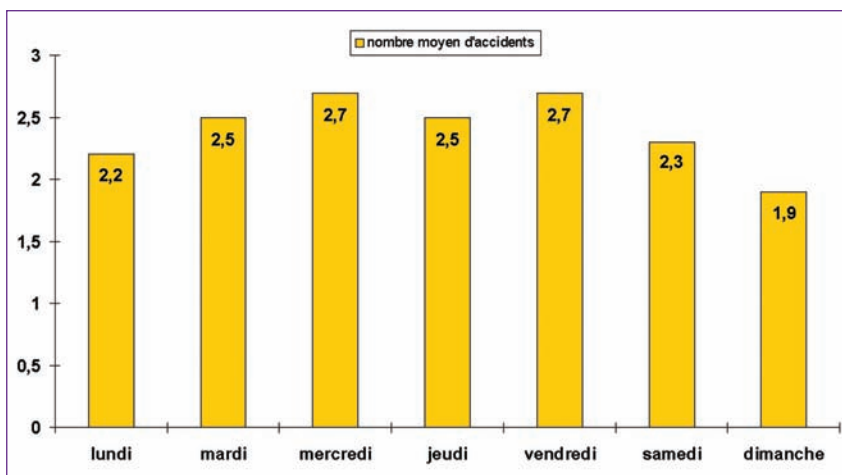


Répartition dans le temps

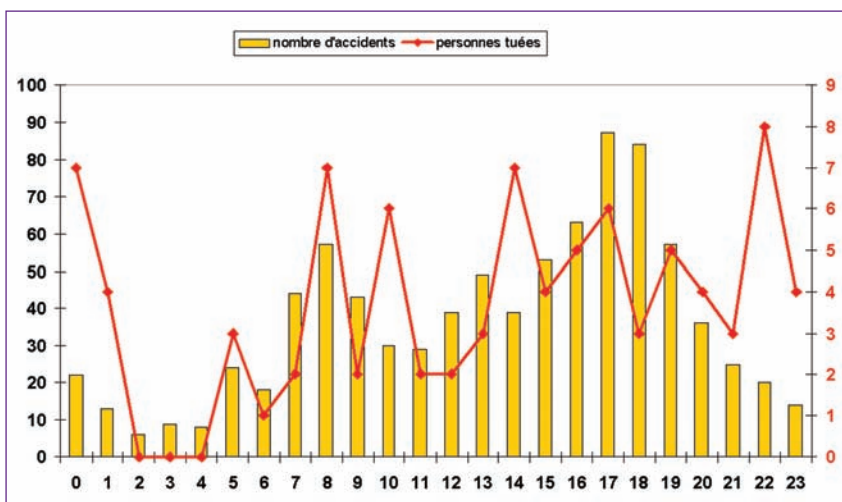
Par mois



Par jour



Par heure



L'évolution de l'accidentalité mensuelle présente une tendance en dents de scie. Il se dégage un mois de septembre où l'accidentalité est la plus élevée et un mois de décembre où le nombre de personnes tuées est le plus important.

L'accidentalité reste quasiment constante au cours de la semaine. Notons tout de même que le vendredi et le mercredi sont les plus accidentogènes.

Les créneaux horaires 8 à 9h et 17 à 19h, qui correspondent aux heures de pointe du trafic, sont les plus accidentogènes.

Répartition suivant les conditions de circulation

Selon la géométrie du réseau

%	2007	2008	2009	2010	2011
Intersection	22	19	21	19	23
Hors intersection	78	81	79	81	77

%	2007	2008	2009	2010	2011
Virage	28	25	24	26	22
Rectiligne	72	75	76	74	78

Selon les conditions atmosphériques

%	2007	2008	2009	2010	2011
Intempéries	27	28	25	27	26
Beau temps	73	72	75	73	74

Selon la luminosité

%	2007	2008	2009	2010	2011
Nuit	35	37	31	36	36
Jour	65	63	69	64	64

La répartition des accidents selon la géométrie du réseau, les conditions atmosphériques ou la luminosité, est similaire aux années précédentes.

Elle est également similaire au niveau national.

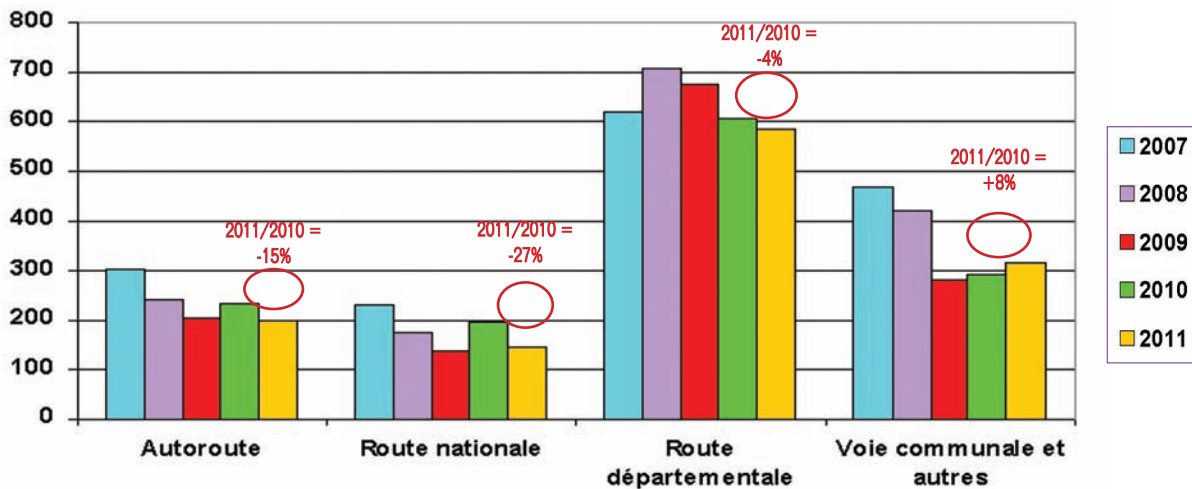
L'accident-type se déroule principalement de jour, par beau temps, hors intersection et sur chaussée rectiligne, ce qui met principalement en relief, des problèmes de comportement de la part des conducteurs (vitesse excessive ou inadaptée, inattention, alcool, usage de stupéfiant, non respect des règles de conduite...).

Les accidents corporels

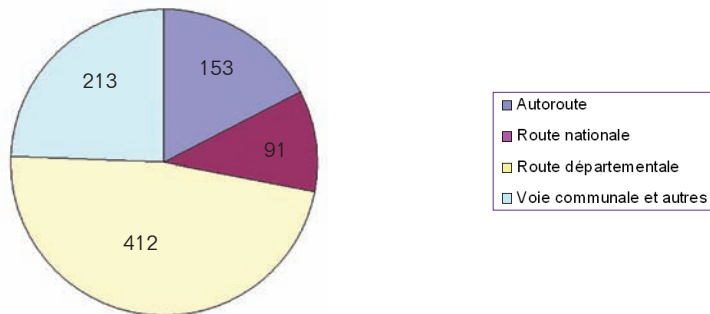


Répartition des victimes par réseau

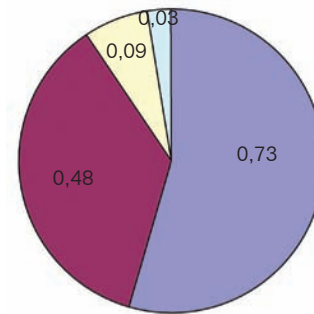
Evolution des victimes par catégorie de route



Nombre d'accidents par réseaux en 2011



Nombre d'accidents par réseau en 2011 sur 1 km



Selon le type de réseau en 2011

	Accidents	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	total victimes
Autoroute	153	12	54	134	200
Route nationale	91	11	48	86	145
Route départementale	412	50	303	231	584
Voie communale et autres	213	15	138	162	315
Ensemble	869	88	543	613	1 244

Evolution sur 5 ans du nombre de victimes

	2007	2008	2009	2010	2011
Autoroute	305	241	202	234	200
Route nationale	232	176	137	198	145
Route départementale	618	706	676	609	584
Voie communale et autres	469	420	279	293	315
Ensemble	1 624	1 543	1 294	1 334	1 244

L'accidentalité, tous types de réseau confondus est en légère baisse en 2011. Seules les routes communales enregistrent une hausse de 8%. Les routes départementales représentent 47% du nombre total de victimes.

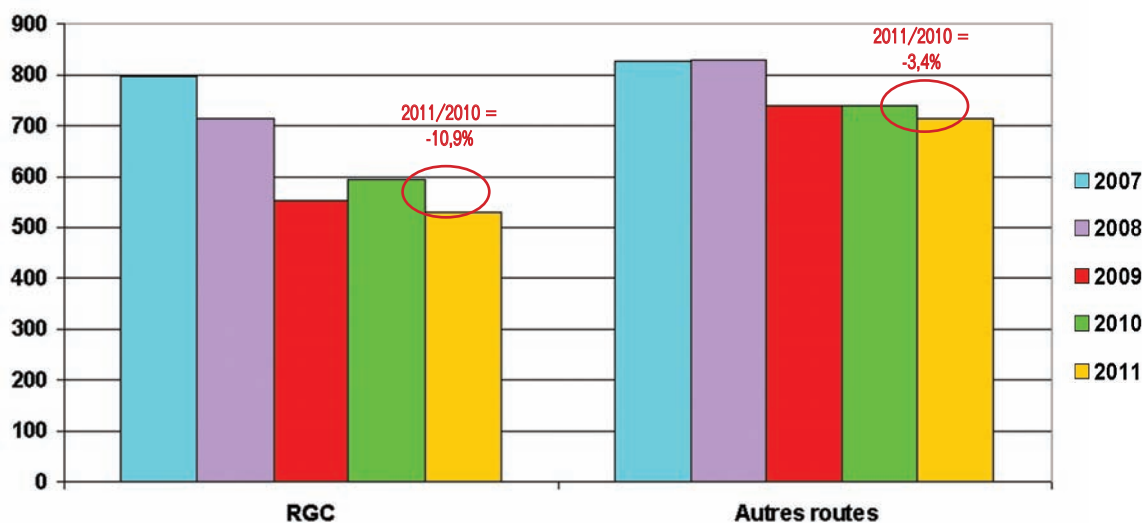
Le réseau autoroutier accuse également une baisse de 15% des victimes par rapport à 2010. Son taux d'accidentalité au kilomètre y est le plus fort (0,73 pour une superficie routière représentant 1,84% du total) alors que le réseau départemental qui représente 38,15% de notre territoire connaît un taux plus faible (~0,1 accident au km).

Les accidents corporels



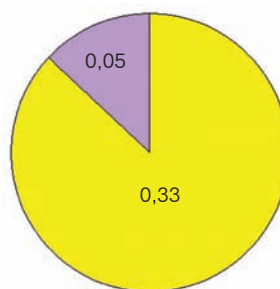
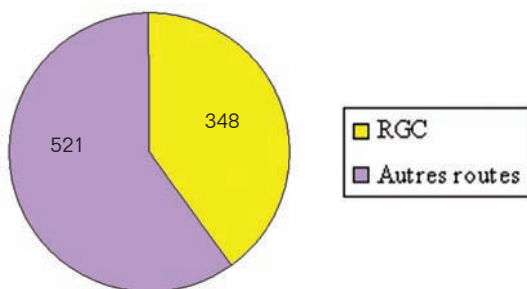
Répartition des victimes par réseau : RGC (Réseau Grande Circulation) et autres routes

Evolution des victimes par catégorie de route



Nombre d'accidents par réseaux en 2011

Nombre d'accidents par réseau en 2011 sur 1km



*RGC : ensemble des axes permettant d'assurer la continuité des itinéraires principaux, la circulation des transports (exceptionnels ou maritimes) ainsi que la desserte économique d'un territoire.

Selon le type de réseau en 2011

Réseau	Accidents	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	total victimes
RGC	348	37	191	302	530
Autres routes	521	51	352	311	714
Ensemble	869	88	543	613	1 244

Evolution sur 5 ans du nombre de victimes

	2007	2008	2009	2010	2011
RGC	797	714	553	595	530
Autres routes	827	829	741	739	714
Ensemble	1 624	1 543	1 294	1 334	1 244

Après une légère augmentation du nombre de victimes en 2010, le Réseau Grande Circulation connaît à nouveau une baisse en 2011.

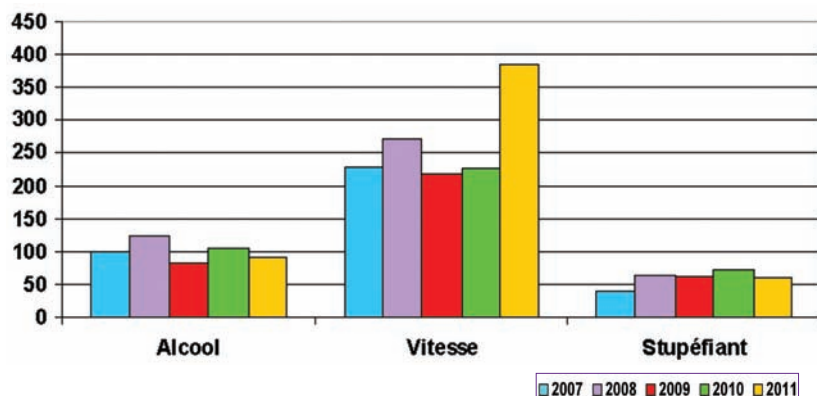
Malgré ce constat, le nombre d'accidents, de personnes tuées et blessées sur le Réseau Grande Circulation, reste inférieur à celui des autres routes. On observe néanmoins un taux d'accidentalité au kilomètre très fort (0,33 pour une superficie routière représentant 10% du total) alors que les autres routes qui représentent 90% de notre territoire connaissent un taux plus faible (0,05 accident au km).

Les accidents corporels



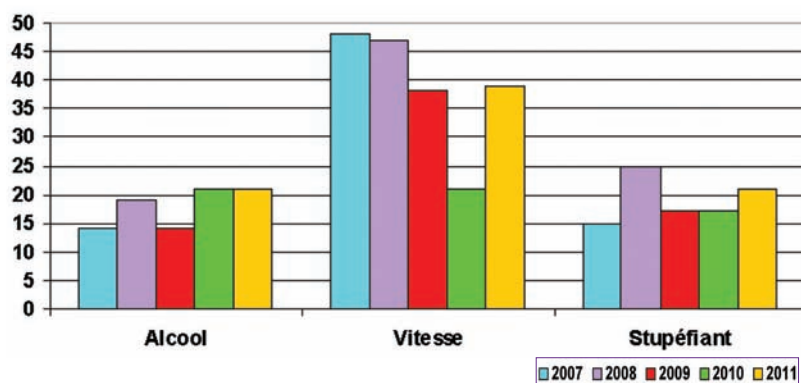
Répartition des victimes par cause : alcool, vitesse, stupéfiant

Accidents



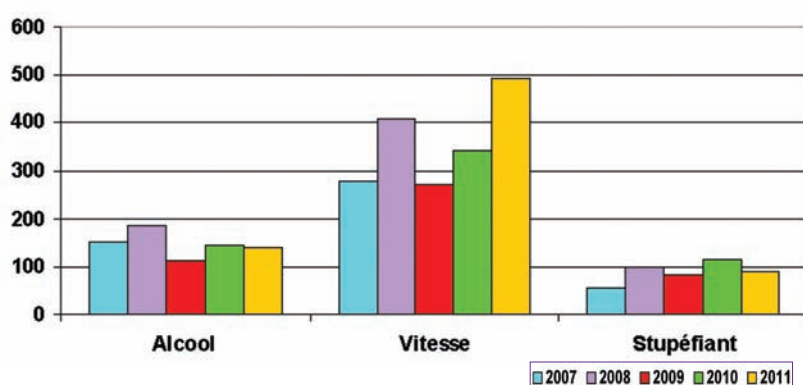
	2007	2008	2009	2010	2011
Alcool	99	124	82	104	92
Vitesse	229	271	219	226	385
Stupéfiant	41	65	62	73	60

Personnes tuées



	2007	2008	2009	2010	2011
Alcool	14	19	14	21	21
Vitesse	48	47	38	21	39
Stupéfiant	15	25	17	17	21

Personnes blessées



	2007	2008	2009	2010	2011
Alcool	151	184	112	147	138
Vitesse	277	409	272	341	493
Stupéfiant	56	100	83	115	90

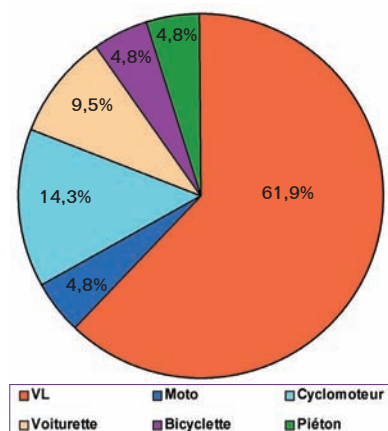
Parmi ces 3 enjeux les plus préoccupants (l'alcool, la vitesse et les stupéfiants), on constate que la vitesse est restée la cause la plus importante ces cinq dernières années.
D'autres facteurs d'accidents sont à surveiller comme le non respect du code de la route, la fatigue,

Les accidents corporels

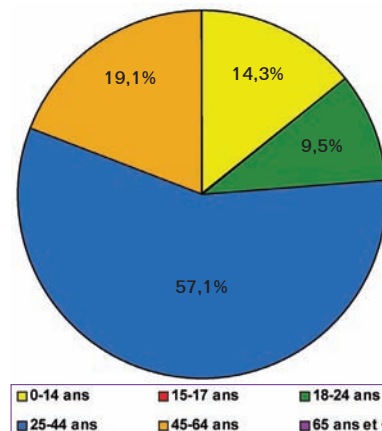


Répartition des personnes tuées par cause : alcool, vitesse, stupéfiant et autres (règles de priorité, fatigue, etc...)

Alcool

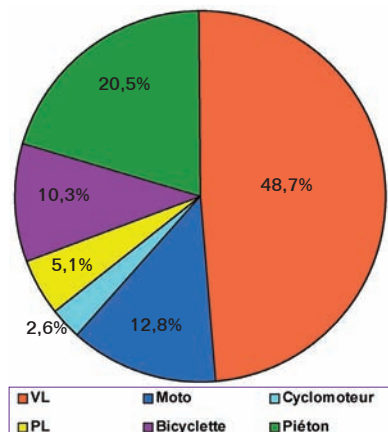


	2011	
VL	13	61,9%
Moto	1	4,8%
Cyclomoteur	3	14,3%
Voiturette	2	9,5%
Bicyclette	1	4,8%
Piéton	1	4,8%

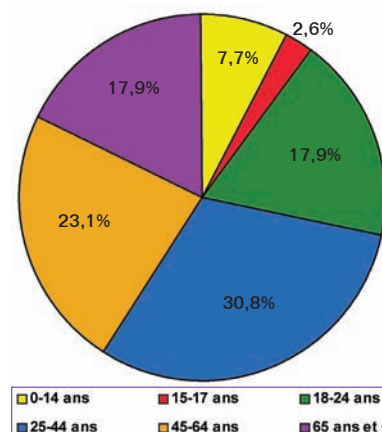


	2011	
0-14 ans	3	14,3%
15-17 ans	0	0%
18-24 ans	2	9,5%
25-44 ans	12	57,1%
45-64 ans	4	19,1%
65 ans et +	0	0%

Vitesse

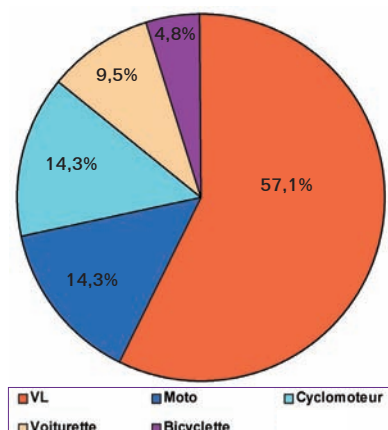


	2011	
VL	19	48,7%
Moto	5	12,8%
Cyclomoteur	1	2,6%
PL	2	5,1%
Bicyclette	4	10,3%
Piéton	8	20,5%

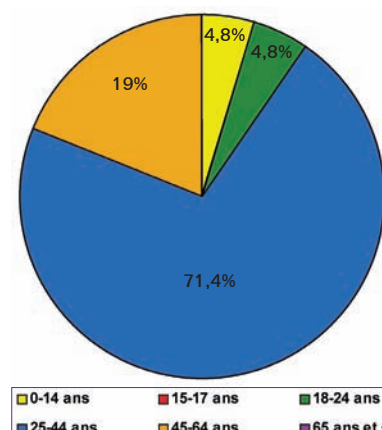


	2011	
0-14 ans	3	7,7%
15-17 ans	1	2,6%
18-24 ans	7	17,9%
25-44 ans	12	30,8%
45-64 ans	9	23,1%
65 ans et +	7	17,9%

Stupéfiant



	2011	
VL	12	57,1%
Moto	3	14,3%
Cyclomoteur	3	14,3%
Voiturette	2	9,5%
Bicyclette	1	4,8%

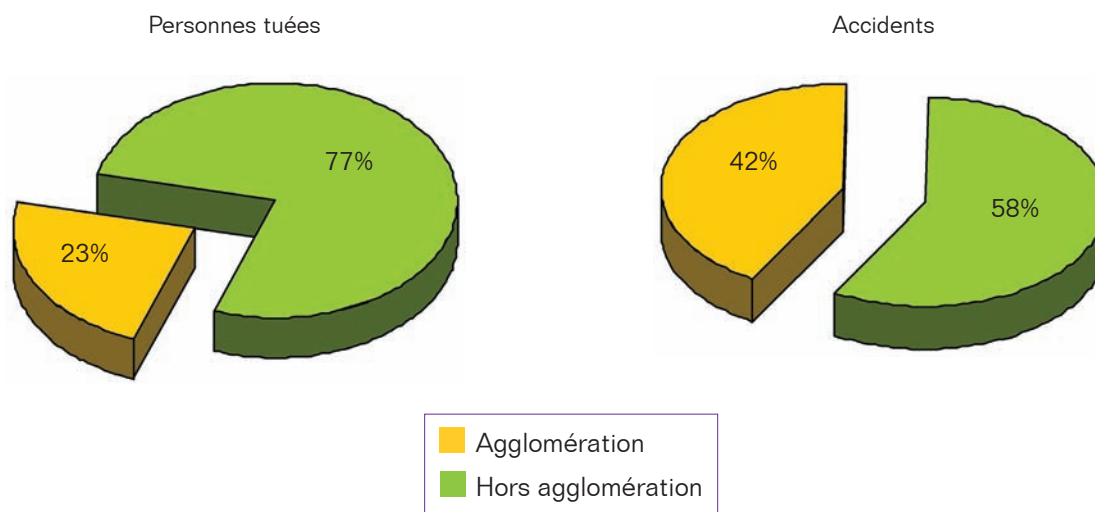


	2011	
0-14 ans	1	4,8%
15-17 ans	0	0%
18-24 ans	1	4,8%
25-44 ans	15	71,4%
45-64 ans	4	19,0%
65 ans et +	0	0%

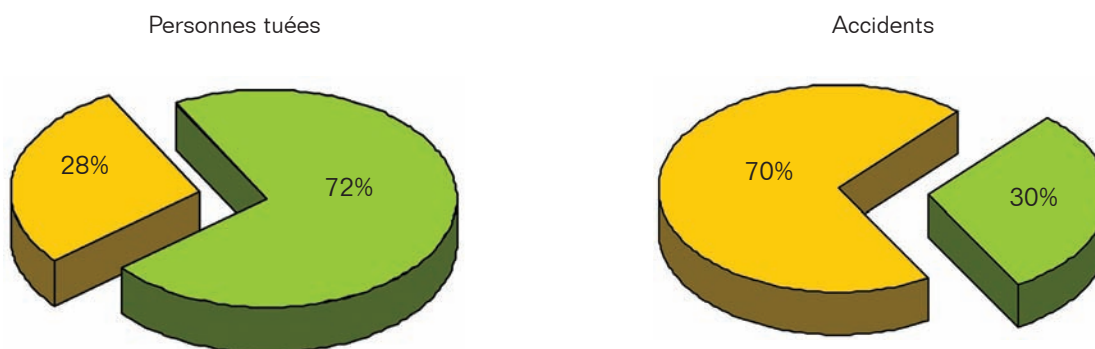
Globalement, pour ces 3 enjeux, la tranche des 25-44 ans est la plus touchée. Concernant la vitesse, 1 accident sur 5 a causé la mort d'un piéton. La conduite sous l'imprudence de l'alcool a généré le décès de 3 enfants de moins de 15 ans (soit 14,3% des personnes tuées). 28,6% des personnes tuées liés aux stupéfiants sont des utilisateurs de deux-roues motorisés.

Répartition des accidents en et hors agglomération

En Seine-et-Marne



Au niveau national



		Accidents	Personnes tuées	Victimes	Taux de gravité
Hors agglomération	2010	543	62	802	11,4
	2011	500	68	755	13,6
	2011/2010 %	-8%	10%	-6%	19%
En agglomération	2010	400	20	532	5
	2011	369	20	489	5,4
	2011/2010 %	-8%	0%	-8%	8%

Le nombre de personnes tuées en dehors des villes (hors agglomération) a subi une hausse (+ 10%), alors que le nombre d'accidents est en baisse (-8%). On observe cependant un indice de gravité toujours élevé (13,6) et en augmentation par rapport à 2010 (11,4).

La proportion des personnes tuées en agglomération reste moins élevée en Seine-et-Marne qu'au niveau national.

On observe, comme les années précédentes, une tendance inversée entre le niveau national et le niveau départemental sur les pourcentages d'accidents hors et en agglomération.

Les accidents corporels en agglomération



Répartition par taille de communes

Par taille de communes : chiffres 2011

	Accidents	Personnes tuées	BH*	BNH*	Victimes
de 0 à 500 habitants	8	0	3	5	8
de 501 à 2000 habitants	33	3	27	23	53
de 2001 à 5000 habitants	53	4	27	40	71
de 5001 à 20000 habitants	130	5	85	87	177
de 20001 à 50000 habitants	145	8	75	97	180
Agglomération	369	20	217	252	489
Hors agglomération	500	68	326	361	755

Par taille de communes : évolution des accidents 2010-2011

	Accidents 2010	Accidents 2011	Evolution 2010-2011
moins de 2000 habitants	47	41	-13%
de 2001 à 5000 habitants	66	53	-20%
de 5001 à 20000 habitants	146	130	-11%
de 20001 à 50000 habitants	141	145	3%
Agglomération	400	369	-8%
Hors agglomération	543	500	-8%

La baisse globale des accidents a impacté l'ensemble des communes, spécialement celles entre 2001 et 5000 habitants.

BH : blessés hospitalisés
BNH : blessés non hospitalisés



Principales caractéristiques de l'accidentalité 2011 en agglomération

Des accidents corporels en agglomération en baisse mais plus graves

- En 2011, 42,5% des accidents corporels et 22% des accidents mortels sont survenus en agglomération, le pourcentage d'accidents mortels est en baisse par rapport aux chiffres de 2010.
- Comparé à l'ensemble du département, le nombre d'accidents corporels a diminué de 7,8% ; le nombre de personnes tuées n'a cependant pas bougé alors qu'il est en hausse de 7,3% sur l'ensemble du département.
- La gravité des accidents corporels en agglomération a augmenté de 8% en 2011 et reste moins importante que hors agglomération (13,6%). La proportion des accidents mortels (environ 5% des accidents corporels) demeure stable depuis 2009.

Les usagers vulnérables le sont d'autant plus en agglomération

- 70% des accidents corporels et 65% des personnes tuées en agglomération concernent les usagers particulièrement vulnérables (cyclomoteuristes, cyclistes et piétons).
- Ces pourcentages sont respectivement 1,4 et 1,8 fois plus importants que pour l'ensemble du département.
- 25% des personnes tuées en agglomération sont des usagers de deux-roues motorisés contre 16% pour l'ensemble du département.
- En 2011, 5% des tués en agglomération sont des cyclistes (10% en 2010).

Les hommes et les seniors sont particulièrement exposés en agglomération

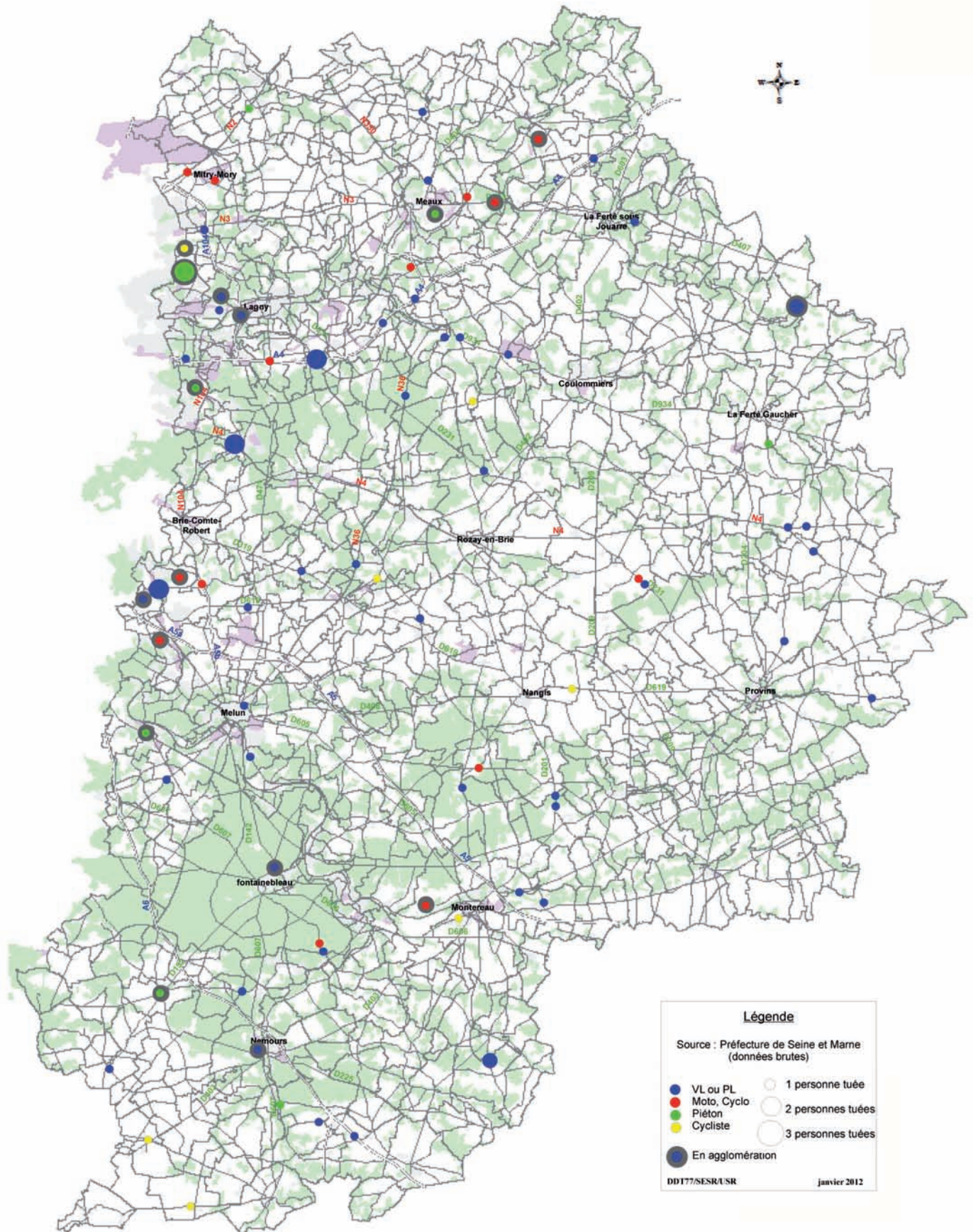
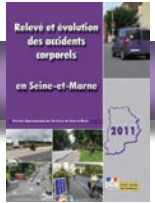
- La proportion du nombre de femmes tuées en agglomération a légèrement progressé (45% contre 40% en 2010), ainsi la part des hommes reste encore la plus importante.
- La part des tués dans la tranche d'âge 25-44 ans est en forte hausse : 40% contre 25% en 2010.
- La proportion des seniors (65 ans et +) tués en agglomération est 2 fois plus importante que sur tout le département (30% contre 17%). Ils représentent 1 tué sur 3 en agglomération.

Les mois et les heures les plus touchés

- Les mois les plus accidentogènes restent les mois de juin, septembre et novembre avec chacun 37 accidents.
- Les mois d'avril et juin ont été les plus meurtriers avec respectivement 4 et 5 personnes tuées en agglomération.
- Les "heures de pointe" du matin (7h-9h) et plus particulièrement du soir (16h-19h) restent les périodes de la journée où l'accidentalité est la plus marquée.
- Moins d'1 accident corporel sur 10 se produit la nuit (22h-6h).

Les accidents mortels en agglomération

Répartition géographique en 2011





Principales caractéristiques de l'accidentalité 2011

Une augmentation des tués malgré la diminution du nombre d'accidents

- Le nombre d'accidents corporels a baissé de 7,8% et celui des blessés de 7,7% par rapport à 2010.
- Le nombre de personnes tuées a augmenté de 7,3% par rapport à 2010. L'indice de gravité est passé de 8,7 à 10,1, soit 16,1% de plus.
- L'augmentation du nombre de personnes tuées est plus forte que celle de la région (2,8%) et contraire à la moyenne nationale (-0,7%).
- En 10 ans, le nombre d'accidents corporels a diminué de 44,5% et celui des personnes tuées de 40,9%, soit en moyenne 1 personne tuée tous les 4 jours contre 1 tous les 2 jours en 2002.

Légère baisse de l'accidentalité en agglomération

- Le nombre d'accidents corporels et de blessés est en baisse en 2011 avec respectivement 7,8% et 8,4% de moins qu'en 2010 alors que le nombre de tués n'a pas évolué.
- L'indice de gravité est en légère hausse (5,4 contre 5 en 2010).
- La proportion des accidents corporels est restée quasi stable (42,5% contre 42,4% en 2010) alors que celle des personnes tuées est en légère baisse (22,7% contre 24,4% en 2010)
- 65% des personnes tuées sont des usagers vulnérables (piétons + cyclistes + usagers de deux-roues motorisés).

L'accidentalité des usagers vulnérables

- Le nombre d'usagers tués en deux-roues motorisés a diminué de 44% par rapport à 2010 soit 1 personne tuée sur 6.
- En 2011, la hausse du nombre de cyclistes tués perdure : 8 contre 5 en 2010.
- Le nombre des piétons tués est également en hausse : il est passé de 8,5% en 2010 à 13% soit une augmentation de 57%.

L'accidentalité des très jeunes et des seniors en augmentation

- Le nombre de jeunes dans la tranche d'âge 18-24 ans a nettement baissé, passant de 23 personnes tuées en 2010, à 13 en 2011 soit une baisse de 43,5%.
- Le nombre de personnes tuées dans la tranche d'âge 0-14 ans a plus que triplé par rapport à 2010 passant de 2 à 7 tués dont un nourrisson de 2 mois.
- On observe également une augmentation de la mortalité chez les seniors (65 ans et +) avec 15 personnes tuées en 2011 contre 5 en 2010.

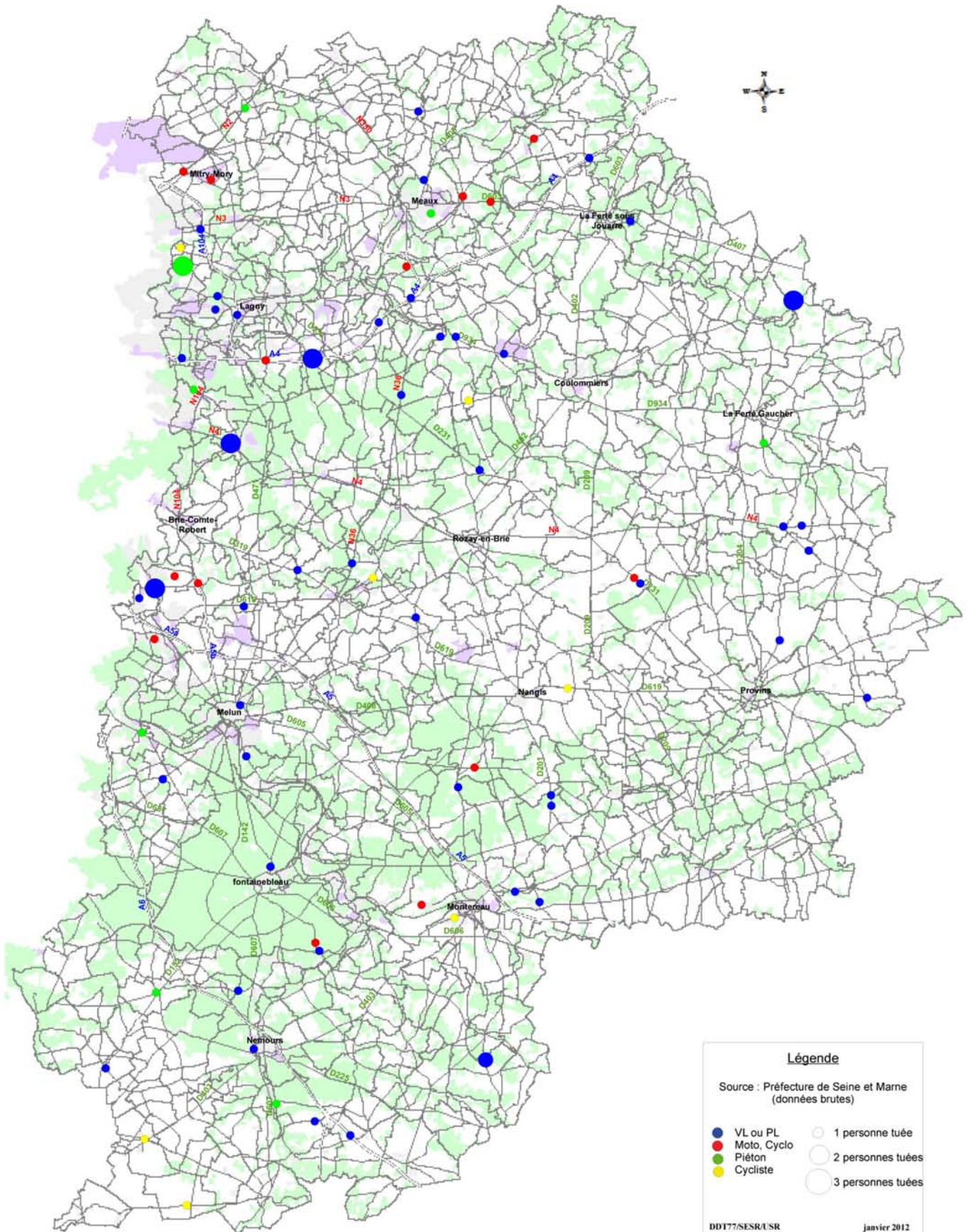
Les mois et les tranches d'heure les plus accidentogènes

- Les mois les plus meurtriers ont été décembre, avril et janvier avec respectivement 13, 12 et 11 personnes tuées.
- Les mois les plus accidentogènes sont septembre, décembre et novembre avec respectivement 87, 81 et 80 accidents corporels recensés.
- Le nombre des accidents corporels de nuit (22h-6h) représente 13,3% des accidents corporels quasiment comme en 2010.
- Les "heures de pointe" du matin (8h-9h) et plus particulièrement du soir (17h-19h) restent les périodes de la journée où l'accidentalité est la plus marquée.

Les accidents mortels sur le département



Répartition géographique en 2011





Accidentalité

Résultat de l'accidentologie observée dans un secteur donné.

Accidentogène

Qui peut causer un accident (lieu, circonstance, comportement, ...).

Accidentologie

Etude scientifique des accidents de la route, ainsi que leurs causes et de leurs conséquences.

Accident corporel

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux,
- survient sur une voie ouverte à la circulation,
- implique au moins un véhicule.

Blessé hospitalisé

Victime dont l'état a nécessité plus de 24 heures d'hospitalisation.

Blessé léger ou blessé non hospitalisé

Victime dont l'état a nécessité moins de 24 heures d'hospitalisation.

Cyclomoteur

Véhicule deux-roues motorisé de cylindrée inférieure ou égale à 49,9 cm³ et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h.

Motocyclette

Véhicule deux-roues motorisé de cylindrée supérieure ou égale à 50 cm³ et de puissance inférieure ou égale à 100 chevaux (73,6 kw).

Personne tuée

Victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant un accident.

PL

Poids lourds (toutes catégories).

Taux ou indice de gravité

Nombre de personnes tuées pour 100 accidents.

VL

Véhicule léger (automobiles, utilitaires).

Le manifeste des femmes

TANT QU'IL Y AURA DES HOMMES POUR MOURIR SUR LA ROUTE, IL FAUDRA DES FEMMES POUR QUE ÇA CHANGE.

75 % des morts sur la route sont des hommes. Des hommes que nous connaissons, des hommes que nous aimons. Un mari, un compagnon, un fils, un père, un ami. La vitesse ne leur fait pas peur. La fatigue non plus. Et ce ne sont pas quelques verres au milieu du repas qui les empêchent de prendre la voiture. Ils conduisent bien. Ils maîtrisent. Ils le disent. D'ailleurs, ils n'ont jamais eu d'accident. Et c'est vrai. Jusqu'au jour où. Dans l'entourage d'un homme qui prend le volant, ou les clés de la moto, il y a souvent une femme. Vous, moi, une femme qui peut dire : non. Je ne monte pas dans cette voiture. Je descends au prochain feu. Roule moins vite. Vraiment moins vite. Tu es dangereux. Passe-moi les clés. Mais cette femme se tait. Elle laisse faire. Par tendresse, par lassitude. Par habitude. Nous avons le pouvoir de casser l'habitude, nous l'avons fait, et dans tant de domaines. Nous pouvons renoncer ensemble au vieux jeu de rôle qui voudrait que les hommes soient conquérants et les femmes accommodantes. Refusons de nous accommoder. Nous ferons la route plus sûre, pour nous, pour eux, les hommes que nous aimons. Nos noms sont une promesse. Engageons-les.

Celles ont déjà signé : Estelle Rodriguez, Frédérique Del Valle, Bernadette Zakou, Bernadette Isabelle Caplan, Anne Cassara, Hélène Gervais, Pauline Debain, Marine Demaria, Marie Desprez, Mirella Duran, Isabelle Gendron, Alexandra Gouvenot, Anne-Laure, Dominique Lemaire, Valérie Mouton, Virginie de Mont, Hélène Noguères, Clémence Oger, Sandrine Quilès, Marie-Laure Rully de Chaban, Blandine Toulon.

Signez le manifeste des femmes pour une route plus sûre
www.securite-routiere.gouv.fr/lemanifeste

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

Avant de monter dessus, apprenez à le maîtriser

Avant de monter dessus, apprenez à le maîtriser.

7 heures de formation deviennent obligatoires pour les titulaires du permis B souhaitant conduire un deux-roues de moins de 125 cm³ ou un scooter à trois roues*. Pour en savoir plus, rendez-vous sur : www.conduire-un-deux-roues.gouv.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

* Cette formation ne concerne ni les titulaires du permis B pouvant justifier de la conduite de ce type de véhicules au cours des 5 dernières années, ni les titulaires d'un permis adapté à la conduite de cette catégorie de véhicules.

Un cyclo débridé c'est un ado en danger

UN CYCLO DÉBRIDÉ C'EST UN ADO EN DANGER

Chaque jour, 37 cyclomotoristes* sont impliqués dans un accident grave.

- Le débridage augmente le risque d'accident.
- Le débridage est interdit. Il est sanctionné par une amende de 135 €.
- Le conducteur d'un cyclo débridé risque de ne plus être couvert par son assurance en cas d'accident.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

www.conduire-un-deux-roues.gouv.fr

Quand on tient à quelqu'un on le retient

C'EST À VOUS DE LUI RETIRER LE PERMIS DE RENTRER.

En France, l'alcool au volant tue 3 personnes par jour. Celui qui a bu se sent plus que jamais capable de conduire alors qu'à partir de 0,5 g d'alcool par litre de sang, conduire devient dangereux. Ne laissez pas quelqu'un qui a bu reprendre la route.

QUAND ON TIENT À QUELQU'UN, ON LE RETIENT.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES



NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

Ce dessin est lauréat du concours 2012 réalisé auprès des écoles maternelles et élémentaires de Seine-et-Marne

SUR LA ROUTE, soyons à l'écoute !



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFÈTE DE
SEINE-ET-MARNE
Direction Départementale
des Territoires

académie
Crépus
Direction des services
Départementaux
de l'éducation nationale
Seine-et-Marne
SEINE-ET-MARNE
Éducation
NATIONALE

Direction Départementale des Territoires de Seine-et-Marne
288, rue Georges Clemenceau, Parc d'activités
77000 Vaux-le-Pénil
téléphone : 01.60.56.71.71
télécopie : 01.60.56.71.00
mél : ddt@seine-et-marne.gouv.fr